GRAN PREMIO DEL BELGIO Salvo clamorose e improbabili sorprese, Schumacher dovrebbe conquistare il settimo titolo mondiale. Domani Rai1 (13.50)

Ferrari, pronto lo champagne per la festa

Dietro i trionfi del pilota tedesco, il grande lavoro di Todt e di tutta la squadra

SPA Domani, salvo improbabili cataclismi, Spa celebrerà l'undicesimo mondial-day dell'ormai mitologica era Schumacher in Ferrari. Undici titoli iridati, sei costruttori, cinque piloti: mai visto nulla di simile in mezzo secolo di F.1.

Le scontate celebrazioni lasceranno spazio alla solita domanda: tutto questo sarebbe stato possibile senza lo sbarco del figlio di Kerpen a Maranello? La risposta, blindata quanto scontata, è no. Tuttavia, evitando di accodarci all'overdose di peana che inevitabilmente si rovesceranno sul team rosso nei prossimi giorni, vor- remmo ricordare che Michael Schumacher, pilota ini- mitabile, è stato soltanto il terminale armato di un progetto nato con lo sbarco a Maranello di tale Jean Todt, chiamato da Luca Cordero di Montezemolo a cauterizzare definitivamente quella lunga stagione di veleni & sconfitte che, alla fine degli anni No- vanta, aveva ridotto la Ferrari al perverso ruolo di Grande Malata dell'automobilismo a ruote scoperte.

Non scordiamoci allora il ruolo fondamentale avuto dell'ex rallista francese nella rinascita della Rossa, assieme alla pragmatica (e vincente) scelta di riunire sotto lo stesso italico tetto alcuni protagonisti del boom Benetton-Formula, con in testa un tecnico geniale quale Ross Brawn. Su quei pilastri è stata edificata e si è sviluppata la grande Ferrari dei miracoli e dei record. Oggi, preparandoci a festeggiare il quinto titolo iridato piloti conquistato in livrea rossa da Michael Schumacher, piace ricordare come ricominci a sventolare, nei box di Maranello, quella bandiera col cavallino rampante che per anni era rimasta radicata nelle mani dei tifosi fuori e dentro i circuiti.

E' un segnale forte: un messaggio denso d'orgoglio.

Quando la Ferrari vince, trionfa il team, la squadra, quei duecento che lavorano nei Gp assieme agli altrettanti operai che (oscuri peones) s'impegnano in officina, a casa. Domani sera, a bottiglie stappate, ricordiamoci anche di loro.

Spa, allora. Il monumento alla velocità e all'ardimento. Una pista per piloti veri, per gente capace di infilarsi nel toboga tra il Raidillon e l'Eau Rouge a 300 all'ora, tenendo giù il piede e le ruote di tra- verso sui cordoli. Un circuito che negli anni ha regalato Gp ad alto tasso adrenalinico, ricchi di colpi di scena e di rari momenti spettacolari.

La Ferrari arriva sul luogo della festa annunciata col solito istinto cannibale. L'obiettivo, neppure nascosto, è quello di spedire sotto il traguardo due rosse in parata. Se deve essere festa, che sia una fe- sta totale. Difficile individuare un binomio macchina-pilota in grado di rovinare questo programma: essendo pista da gran motori, e da telai capaci di reggere enormi sollecitazioni in curva, solo la Bar, al momento, sembra possedere qualche residua chance di successo.

Purtroppo (per il team inglese e per le ambizioni di Dave Richards) il suo pilota di punta, Jenson Button, è da settimane in rotta di collisione con squadra. Da quando ha deciso di andarsene alla Williams, nel 2005, Jenson vive in una sorta di limbo, da separato in casa. Improbabile che la Bar raccolga, in questo week end, le motivazioni necessarie a mandare in pista una monoposto da primato.

Stesso discorso per il pilota: a 300 all'ora, se non viaggi con l'animo leggero, è impensabile reggere la pressione che ti mette addosso un pittbull come Schumi. E allora tranquilli, sarà festa in rosso. Per avere la certezza matematica di avere il titolo in tasca, a Schumi basta fare due punti in più del compagno-rivale Barrichello. Della serie prego, si accomodi.

Riccardo Roccato

Gran Premio del Belgio

Circuito di Spa-Francorchamps
Lunghezza: 6,968 km
Nº di giri: 44
Distanza totale: 306,592 km

Domingo 29 AGOSTO

OLANDA, BELGIO, Bruxelles, Spa-Francorchamps, FRANCIA, LUS

La Source, Eau Rouge, Raidillon, Kemmel, Les Combes, Bruxelles, Pouhon, Fagnes, Stavelot, Blanchimont, Chicane

ANSA-CENTIMETRI

Michael Schumacher

Gravi accuse

L'italiano Trulli da separato in casa: «Penalizzato dal mio team»

SPA Ha atteso che la misura fosse colma e quando troppi indizi conducevano incontestabil mente a prove schiaccianti Jarno Trulli ha deciso di vuotare il sacco nei confronti della Renault. «Se una scuderia decide di non confermare un pilota per la stagione successiva - racconta il pilota abruzzese - fa di tutto per convincere l'opinione pubblica che la scelta è stata giusta. Così, in seno al team, accadono cose strane mai verificatesi sino a poche gare prima».

Jarno parla apertamente di trattamento di sfavore nei suoi confronti rispetto a quello riservato dalla Renault al compagno di squadra Alonso.

Rispetto alle prime gare della stagione Trulli lamenta in particolare un calo di competitività della sua R24, oltre a scelte strategiche palesemente errate, acuitesi all'indomani del sorpasso subito da Bar- richello all'ultimo giro del Gp di Francia e ancor più dopo la separazione annunciata qualche settimana fa dal team manager Briatore.

«Le prestazioni della mia vettura sono sotto gli occhi di tutti - continua -. Malgrado il mio impegno sia sempre il massimo la vettura non cresce. Questo ha seguito la decisione di non correre più per loro, mentre il rendimento della monoposto di Alonso è improvvisamente migliorato.

Inoltre, durante gli ultimi Gran Premi, sono state fatte scelte ai box che mi hanno fortemente penalizzato».

Secca e immediata è giunta la smentita del direttore tecnico Pat Symmonds. «Noi puntiamo a raggiungere il miglior risultato possibile con entrambe le vetture quale interesse avremmo a non assecondare le richieste di un pilota?».

g.p.g.

LE LIBERE

Brivido per il collaudatore australiano Briscoe schiantatosi con la Toyota sulla Eau Rouge

Di Raikkonen il giro più veloce

Terzo tempo per l'esacampione tedesco, solo ottavo Barrichello

Il popolo della Ferrari già in festa.

SPA È di Kimi Raikkonen con la McLauren-Mercedes il miglior tempo delle prove libere. Nella seconda sessione il finlandese gira in 1' 44"701 ed è l'unico a scendere sotto il «muro» di 1'45" (il record della pista però è sempre di Schumacher: 1'43"726 che gli valse la pole position nel 2002). Raikkonen stacca di oltre tre decimi Jenson Button, che con la Bar-Honda ha il secondo tempo in 1'45"015. Terzo è Schumi che comunque si migliora di quasi tre decimi rispetto alla prima ora di libere (1'45"137). Molto più lontana è la Ferrari di Rubens Barrichello, ottavo in 1'45"625, a 924 millesimi da Raikkonen.

Alle spalle di Schumi il più veloce è Anthony Davidson, test driver della Bar-Honda, che con 1'45"437 si piazza davanti al «titolare» Takuma Sato (1'45"451). La seconda McLaren, con Coulthard è sesta in 1'45"507, mentre Pizzonia con la Bmw-Williams è settimo (1'45"559). Montoya non va oltre il decimo tempo (1'45"678). Nono, ad appena 33 millesimi da Barrichello, lo spagnolo Alonso con la Renault mentre Jarno Trulli è solo sedicesimo (1'46"912).

Era stato Anthony Davidson il più veloce nella prima ora di prove libere del Gp del Belgio. Il test driver della Bar-Honda ha girato in 1'45"104, dando 3 decimi a Michael Schumacher.

Brivido per l'australiano Ryan Briscoe che si schianta alla Eau rouge, la curva-monumento di Spa. Il collaudatore australiano della Toyota va in testa coda poco prima della «compressione», picchia sul guard-rail di destra e perde le due ruote di sinistra.

Completamente fuori controllo finisce la corsa 200 metri più avanti, sulle barriere di gomma a sinistra della pista.

La macchina è un relitto, ma il pilota è incolume. Bandiera rossa e otto minuti per pulire la pista dai rottami.

In quello stesso punto nel 2000 Villeneuve e Zonta, con la Bar-Honda, furono protagonisti di due incidenti altrettanto spettacolari.

Barrichello, Sato e Raikkonen durante la conferenza-stampa a Spa.

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DEL BELGIO Per la prima scelta della Bar il campionato mondiale non è finito, c'è ancora la terza piazza

Button corre per un posto sul podio

L'inglese: «Ci sono altri traguardi da raggiungere». La sorpresa Pizzonia non si ferma più

SPA Ha ragione Jenson Button: «La Ferrari ha appena vinto i due mondiali, ma ci sono ancora traguardi importanti da raggiungere». Sarà che la doppia vit- toria di Maranello era considerata acquisita da tempo, sarà che alle spalle di Schumi e di Barrichello la battaglia si fa sempre più serrata, fatto sta che il podio basso 2004 è più che mai ambito.

E resta ampiamente da assegnare, per quanto il favori- to al «bronzo» sia facile da individuare. E' proprio l'inglese della Bar, Button appunto, il più accreditato ad accompagnare la coppia ferrarista sui gradini che contano.

Basta scorrere la classifica piloti per notare il distacco di ben 19 punti che oggi premia Jenson (terzo, appunto) rispetto al nostro Trulli (quarto), un bottino consistente a cinque gare dalla fine. Diva- rio che promette di acuirsi proprio domani a Spa-Fran- corchamps, tracciato dove la Bar è attesa più in forma rispetto a Renault e Williams: «Sono contento che questa gara sia tornata in calendario - commenta il britannico - punto decisamente ad un'altra prestazione positiva, voglio conquistare punti importanti per la squadra».

Chi invece non si fa troppe illusioni è Trulli, pur pronto ad una grande prestazione: «La nostra Renault - ricorda Jarno - quest'anno non è mai andata benissimo sui circuiti veloci e forse il Belgio non sarà la gara più adatta».

Sono però tre i Gran premi che il pescarese conclude senza prendere punti, chiaro sintomo del malumore che lo vede di fatto un separato in casa nel suo team. Ben diversa la situazione di Alonso, in grande rimonta sullo stesso Trulli (Fernando è quinto, ma dista un punto appena dall'italiano, 45 contro 46) tuttavia lontano 20 lunghezze tonde tonde dalla terza piazza.

All'asturiano, anzi, conviene guardarsi le spalle da Montoya, sesto in graduatoria a quota 38: «In Belgio - le parole di Juancho - siamo sempre andati piuttosto bene e confido nelle nuove modifiche aerodinamiche apportate sulla vettura per centrare un buon risultato. Se poi piovesse, allora tutto sarebbe più incerto».

Pensare che ad inizio stagione i team Michelin punta- vano sul caldo per battere la Ferrari..

Antonio Pizzonia, intanto, non si ferma più. Subentrato all'altro collaudatore della Williams Marc Genè come sostituto di Ralf Schumacher, sembrava dovesse guidare come titolare per una gara appena. Invece, dopo la non brillante prestazione di Hockenheim (il primo Gp disputato quest'anno) è arrivata anche la chiamata per la gara di quindici giorni fa, a Budapest. E, stante il recupero fisico non ancora completo di Ralf Schumacher (assente dal 20 giugno, giorno del violento impatto contro il muro di Indianapolis), «Jungle Boy» si presenterà al fianco di Montoya anche in Belgio

Marco M. Nagliati

Jenson Button al volante della sua Bar durante una corsa.

Tutte le scuderie indietro rispetto al Cavallino

Renault, McLaren e Williams agli esami di riparazione ma non riescono a colmare il gap

SPA Con il solo terzo posto ancora da assegnare tra i piloti non ferraristi, tocca al mondiale costruttori tenere alta la tensione delle altre scuderie. Qui sono due i posti prestigiosi disponibili, d'altra parte una sola è la Ferrari capace di vincere (sino ad ora) sei titoli mondiali consecutivi. E'un dominio che disinte- gra gli avversari, siano quelli di sempre oppure i nuovi arrivati, e li getta nel panico da recupero in cui sono piombati.

Tutti, nessuno escluso. Dalla Renault alla McLaren, passando per Bar e Williams, le squadre top sembrano aver smarrito una linea guida, fatto che risulta ancor più evidente se confrontato con l'organizzazione impeccabile di Maranello.

Fra risse interne, frizioni con i fornitori, errori di gestione a tutti i livelli, i team che inseguono sembrano allontanarsi dalla Ferrari anziché accorciare le distanze. E alla vigilia del Belgio, con so- lamente cinque gare in calendario ed il 2005 all'orizzonte, le premesse per gli altri restano grigie.

Renault. La squadra va meglio del previsto, almeno guardando le classifiche. Seconda fra i team (ma la Bar resta vicina, 91 punti contro 83), sta addirittura migliorando l'obiettivo di inizio stagione. Certo le ultime novità vanno in direzione opposta e po trebbero costare care al team diretto da Briatore. L'affare-Trulli, anzitutto e soprattutto l'allontanamento con la Michelin sono destinate ad avere ripercussioni a lungo termine. Fisichella, pilota nel 2005, sarà comunque una sicurezza, tutte da verificare, invece, paiono le conseguenze del diverbio con il gommista. L'eventuale passaggio alla Bridgestone richiederebbe un progetto profondamente rivisto per il prossimo anno.

Bar. Gli inglesi sono la bella sorpresa del 2004. Pre- senti nelle posizioni che contano in entrambe le classifiche, rischiano di rovinare tutto con un finale dove la querelle fra Richards (titolare del team) e Button (che nel 2005 guiderà per la Williams) tiene banco più dei risultati in pista.

Williams. Questa volta al team di Frank non è riuscita la prodezza del 2003, ovvero ribaltare in corsa una stagione nata male. A Spa la FW26 avrà novità aerodinamiche più adatte al muso tradizionale, preferito al tricheco che crea qualche tensione (ufficialmente smentita) tra il team e l'aerodinamico Anto- nia Terzi. Bazzeccole, comunque, rispetto alla gestione dei piloti in questo campionato.

McLaren. Tra le peggiori squadre all'inizio, non pare in grado di dar seguito ai progressi di inizio estate. Nel 2005 potrebbe perdere il progettista Newey, cercato con forza dalla sua ex, la Williams.

m.m.n.

Giancarlo Fisichella

Dopo il soporifero Gran premio di Ungheria tiene sempre più banco il mercato-piloti

Villeneuve, un ritorno in grande stile

Fisichella con Briatore ma dovrà convivere con Alonso

SPA Non è stato un addio a lieto fine quello di fine 2003 tra David Richards, dt della Bar e Jacques Villenueve. L'insofferenza palesata lo scorso anno è sfociata in un clamoroso divorzio alla vigilia del Gp del Giappone.

Ora, messa da parte con un po' di buon senso l'ascia di guerra, tutto può ricomporsi. Il pilota canadese pare intenzionato a ritornare sui suoi passi, ossia a giurare eterno amore alla scuderia anglo-americana rinunciando alle favorevoli condizioni economiche del passato. Il manager inglese, che dispone finalmente di una monoposto competitiva, ha bisogno di rimpiazzare il partente Button con un pilota in grado di inseguire la vittoria.

Villeneuve vede nella Bar l'unica chance per tornare su una monoposto competitiva e ha messo da parte rancori ed inimicizie. «Sono stato alla Bar sin dal primo giorno - ha dichiarato l'ex iridato - con loro ho vissuto momenti difficili, ma abbiamo sempre lavorato duro. Oggi il team ha bisogno di un pilota vincente, che si inserisca rapidamente e io lo sono».

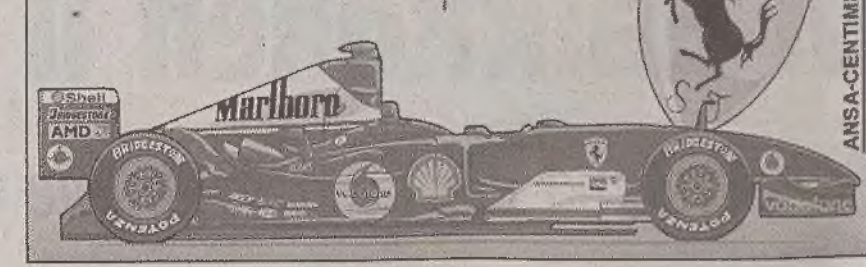
Una F.1 orfana in pista di emozioni e spettacolo si attacca ai movimenti di mercato per richiamare su di sé un interesse generale ormai annacquato. E' la vigilia di un nuovo appuntamento con la storia se, come probabile, domani pomeriggio Schumacher aggiornerà il primato di titoli che già detiene. Eppure si parla più di altri protagonisti del mondiale.

Si parla più ad esempio dell'avvicendamento di Trulli con Fisichella. D'altro canto quello che fa ritorno a Spa dopo un anno di purgatorio è un Circus reduce dal weekend di Budapest dove è andata in scena indiscutibilmente una tra le gare più soporifere dell'anno.

Nelle previsioni per lo scacchiere della prossima stagione si mescolano per ora volti nuovi ad alcune facce conosciute, per le quali il ritiro non si è mai ufficialmente concretato. Un quadro della forze in campo per il 2005? Eccovi accontentati. Squadra che stravince non si cambia e la Ferrari resta bella com'è, nonostante il preoccupante zero nella casella delle vittorie di Barrichello. Alla McLaren approda Montoya che affiancando Raikkonen va a formare per l'anno prossimo una coppia parecchio accreditata. Se la Williams rinverdisce i propri ranghi schierando il duo Webber-Button, sulla carta assai promettente, in Renault il golden boy Alonso avrà in Fisichella uno scomodo compagno, forse più di Trulli, passato alla Toyota con l'incognita Ralf Schumacher.

Gian Paolo Grossi

Le classifiche di F1

PILOTI		
1°	M. Schumacher (Ger)	120
2°	R. Barrichello (Bra)	82
3°	J. Button (Gbr)	65
4°	J. Trulli (Ita)	46
5°	F. Alonso (Spa)	45
6°	J.P. Montoya (Bra)	38
7°	D. Coulthard (Sco)	19
8°	K. Raikkonen (Fin)	18
	T. Sato (Gia)	18
10°	G.Fisichella (Ita)	14
11°	R. Schumacher (Ger)	12

COSTRUTTORI		
1ª	FERRARI	202
2ª	Renault	91
3ª	BAR-Honda	83
4ª	Williams-BMW	54
5ª	McLaren-Mercedes	37
6ª	Sauber-Ferrari	19
7ª	Toyota	8
8ª	Jaguar-Cosworth	7
9ª	Jordan-Ford	5
10ª	Minardi	1

ANSA-CENTIMETRI

GRAN PREMIO DEL BELGIO Il fuoriclasse della Ferrari conta di chiudere il conto sulla pista dove 13 anni fa fece il suo esordio

Schumi a un passo dal settimo sigillo

Il Cannibale ammette: «E' il mio circuito preferito, per me ha una magia speciale»

SPA La storia è cominciata qui, il 21 agosto 1991. Quel giorno un ragazzotto con i ricci e l'aria timida entrò nel paddock del gp del Belgio di Formula uno. Solo i più esperti avevano sentito parlare di un certo Michael Schumacher, ma nessuno sapeva come fosse fatto.

Lui il giorno dopo salì su una Jordan e la portò al settimo posto in griglia di partenza.

Tredici anni, 208 gran premi, 82 vittorie e sei mondiali dopo, ecco re Michael a Spa. Domenica può conquistare il settimo mondiale, nel giorno del 700/o gran premio della Ferrari. E sarebbe la sua settima vittoria in questo circuito unico al mondo: il più lungo, il più difficile. La pista dei campioni la chiamano, ed è per via della Eau Rouge: la curva terribile. Comincia con una picchiata in discesa, piega a sinistra poi vira a destra mentre la pista s'arrampica sulla collina di fronte e finisce con la piega a sinistra della Radillion. Quelli bravi fanno il tutto senza alzare il piede, a oltre 300 all'ora. Secondo i tecnici, quest'anno ci si passerà a 310.

Se lo ricorda ancora il brivido della prima volta, Schumi: «Fu l'emozione più grande». Perchè lui, su quella curva, il piede non lo alzò. Era uno sconosciuto in un mondo di giganti,

Michael Schumacher pregusta già il settimo trionfo.

13 anni fa. Nel paddock c'era gente come Ayrton Senna, Nigel Mansell, Alain Prost, Gerhard Berger. Ma dopo quelle qualifiche il mondo della formula uno s'era già accorto di lui. Il più svelto fu Flavio Briatore, che lo strappò a Eddie Jordan e lo portò sulla Benetton. E un anno dopo, proprio qui a Spa arrivò la prima delle sei vittorie di Schumi.

«È davvero la mia pista preferita, questa: ha una magia speciale» dice il tedesco in rosso. Che di corse di casa ne ha tante sparse nel mondo (Nurburgring, Hockenheim, Imola, Monza...), ma che è qui che corre in casa: Kerpen è a pochi chilometri, giusto di là della frontiera tra Belgio e Germania.

Il settimo mondiale è ormai solo questione burocratica. Unico avversario, Rubens Barrichello a 38 punti. Il brasiliano, almeno a parole, punta a vincere ed allungare così l'agonia del campionato. «Vorrei tenerlo aperto fino al Brasile» dice Rubinho, e spera che domenica piova. Cosa più che probabile nel cuore delle Ardenne. Per ora fa freddo e piove a scrosci. I meteorologi garantiscono che pioverà seriamente nel fine settimana, ma un classico di Spa sarebbe avere pioggia da un lato del circuito e sole dall'altro...

Schumacher preferirebbe trovare pista asciutta, chiudere la pratica mondiale e preparare la festa di Monza. «Sono qui per vincere» promette. E nessuno dubita che domenica possa mettere il settimo sigillo sulla storia della formula uno. In fin dei conti anche una doppietta sarebbe perfetta: e sarebbe solamente l'ottava dell'anno...

«Non è un segreto che io sia piuttosto vicino al titolo, perciò sono rilassato e cercherò semplicemente di godere questo momento cercando di vincere la gara». Michael Schumacher è tornato sulla sua pista, e domenica può prendersi il settimo titolo mondiale. Spa è il circuito dell'esordio, quello della prima vittoria, ma anche quello del mondiale perso nel '98 (quando tamponò Coulthard, e lo andò a cercare nei box...).

I dirigenti, gli ingegneri e i tecnici della casa di Maranello

Tutti gli uomini di retrovia che danno gas al Cavallino

Luca di Montezemolo

Jean Todt

Ross Brawn

MARANELLO Ogni Mondiale è una vittoria di squadre. Per la Ferrari sportiva lavorano un migliaio di persone. Ecco gli uomini chiave.

LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO: 57 anni, presidente e amministratore delegato. Nato a Bologna il 31 agosto 1947, dal 1973 al 77' è stato assistente di Enzo Ferrari e responsabile della Gestione Sportiva della Scuderia (due titoli Mondiali Piloti, con Niki Lauda, '75 e '77). Quindi ('77-'81) direttore delle Relazioni Esterne del Gruppo Fiat e (1981-'83). Tra l'84 e l'85 è stato responsabile di Azzurra, la prima barca italiana a partecipare alla Coppa America, mentre dall'85 al '90 è stato direttore generale di Italia 90. Amministratore delegato della Rcs Video nel '90, dal 1991 è presidente della Ferrari. Fino a pochi mesi fa è stato presidente della Federazione Italiana Editori Giornali (Fieg), incarico che ha lasciato quando ha assunto le sue due responsabilità più importanti: presidente di Confindustria e del Gruppo Fiat.

JEAN TODT: 58 anni, dal 1.o giugno è Direttore Generale con responsabilità della gestione dell'azienda. Nato a Pierrefort (Francia) il 25 febbraio 1946, è giunto in Ferrari nel 1993 ed è l'artefice dell'organizzazione della squadra che ha segnato il ciclo. Per 12 anni responsabile sport della Peugeot, proviene dai rally. Sotto la sua direzione la Peugeot Talbot Sport (da lui fondata) vinse 2 Titoli Mondiali Rally, il Mondiale Sport e la Parigi-Dakar. Rappresenta i Costruttori in seno al Consiglio mondiale della Fia.

RORY BRAWN: 49 anni, direttore tecnico. Nato a Manchster, vanta un'esperienza tecnica come pochi in f1. Dal 1978 all'84 responsabile Ricerche e Sviluppo della Williams, quindi capo ingegnere aerodinamica alla Lola-Hass (1985-'86), poi direttore tecnico alla Arrow (1987-'89), alla Juguar (1990-'91), alla Benetton (1992-'96) con la quale ha vinto i due Mondiali con Schumacher.

RORY BYRNE: 60 anni. Sudafricano di origine irlandese, è il padre della F2004, così come di tutte le Ferrari campioni del mondo di questo ciclo. In benetton quando Schumi vinse i suoi due Mondiali, è in Ferrari dal '98. Progetta anche alianti.

PAOLO MARTINELLI: 52 anni, capo Divisione Motori. Nato a Modena, è responsabile della divisione che ha dato vita allo 053, il motore campione. Straordinaria l'affidabilitò raggiunta nel 1.o anno di motore unico per gp: mai un problema in 13 weekend.

STEFANO DOMENICALI: 39 anni, direttore sportivo. Nato a Imola, laurea in Economia e Commercio, è l'esperto dei regolamenti nonché il «politico» dei briefing coi team manager. Nella recente riorganizzazione della Gestione Sportiva ha assunto anche la responsabilità del personale e dell'amministrazione.

MATTIA BINOTTO: 35 anni, da quest'anno è il responsabile motore sui campi gara. Nato a Losanna (Ch), ingegnere meccanico è alla Ferrari dal '95. Motorista di Irvine, di Rubens, di Schumacher.

LUCA BALDISSERI: 42 anni, responsabile degli ingegneri di pista. È in Ferrari dall'89. Gli amici lo chiamano Baldo. Non si scompòone mai. Negli ultimi anni o si p tinto i capelli di rosso oppure si è rapato a zero: tutte scommesse su Schumi campione.

IL PERSONAGGIO

Solo il brasiliano (teoricamente) potrebbe insidiare re Michael

Rubens, il finto antagonista

SPA Il sesto mondiale costruttori consecutivo è stato messo in archivio a Budapest. Domenica a Spa la Ferrari si prepara a celebrare il settimo titolo di piloti di Michael Schumacher, il quinto consecutivo. Unico avversario, teorico, del tedesco: Rubens Barrichello, gli altri sono già matematicamente fuori dalla corsa mondiale. E domenica - dopo un anno fuori dal calendario per ritorsione contro il divieto belga alla pubblicità sul tabacco - si tornerà a correre a Spa, la pista sulla quale il 23 agosto 1991 Schumi esordì in F.1, quella che Michael ha definito 'il salotto di casà. Potrebbe correrci bendato, il tedesco. E Barrichello non lascia spazio alle illusioni di gloria altrui. È tanta la superiorità rossa, che i giorni di vacanza trascorsi in Brasile dopo il gp d'Ungheria ed i festeggiamenti a Maranello Rubens li ha passati «a combinare sia la mia preparazione fisica sia l'allenamento per migliorare il mio handicap a golf. Sto migliorando!».

«Sono felice di tornare a Spa perché è un circuito fantastico - ha detto il brasiliano - spero che abbiano un po' modificato alcune delle sezioni ad alta velocità nell'interesse della sicurezza. A parte questo, guidare su quella pista è sempre una sensazione fenomenale. Sono sicuro che potremo avere un buon fine settimana perché la nostra macchina sembra andar bene su qualsiasi tipo di circuito. Dovremo continuare a lavorare, anche se abbiamo una monoposto fantastica che continua a migliorare».

Ralf Schumacher, intanto, si dovrà sottoporre ad un nuovo check up per poter tornare sulla sua Bmw-Williams la prossima settimana per i test di Monza che precederanno il gp d'Italia del 12 settembre. Il fratello di Michael è fuori dalle gare dal gp Usa a Indianapolis del 20 giugno scorso, quando fu protagonista di un terribile incidente in cui riportò la frattura (scoperta solo al rientro in Europa) di due vertebre.

«Ralf si sottoporrà ad un controllo medico - ha riferito il manager del pilota, Willi Weber - se i medici daranno via libera è probabile che Ralf sosterrà le prove di Monza e poi il gran premio». Il sì definitivo, comunque, dovrà essere dato dal professor Sid Watkins, delegato medico della Fia.